

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.1.63>

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ДЛЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ З УРАХУВАННЯМ ТРАНЗИТНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ КРАЇНИ

Марасін О.В.,
аспірант

Марасін О.В. Соціально-економічні засади для розвитку автомобільної інфраструктури України з урахуванням транзитних можливостей країни.

В статті проведений аналіз основних засад та проблем соціально-економічного розвитку та нормативно-правового регулювання автомобільної інфраструктури України. Наведено основні напрямки, визначені державою, для забезпечення розвитку автомобільної інфраструктури та збільшення транзитних можливостей. Розглянуто окремі досягнення щодо покращення транспортної інфраструктури в передвоєнний період. Надано аналіз нормативно-правового регулювання питання розвитку автомобільної інфраструктури. При цьому досліджено законодавство та Національну транспортну стратегію з питань розвитку автомобільної інфраструктури, розширення транзитних можливостей, підвищення якості логістичних та транспортних послуг, задоволення соціальних потреб населення, покращення інвестиційного мікроклімату не лише в транспортній галузі, а і в аграрній, промисловій та інших сферах бізнес-середовища. Також наголошується на тому, що значний вплив на розвиток автомобільної інфраструктури та транзитні можливості України має війна, а тому має особливе значення швидке та ефективне вирішення викликів, проблем та завдань, які поставлені перед державою для забезпечення євроінтеграції, розвитку ринку логістичних послуг, наповнення бюджетів усіх рівнів, задоволення соціальних потреб населення.

Робиться висновок, що потребує подальшого удосконалення Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року у напрямку закріплення конкретних процедур, підстав, порядку і строків проведення реформування електромобільної інфраструктури, з огляду на зростання з кожним роком, незважаючи на воєнний стан, кількості власників екомобілів.

Відтак, на підставі аналізу норм правових актів, а також чинного законодавства, державних програм, з огляду на статистичні дані офіційних органів державної влади, сформовано висновки щодо нагальної необхідності підготовки окремого документа на державному рівні стосовно розвитку електромобільної сфери. Для ефективності такого документа, запропоновано взяти за основу досвід сформований на місцях, оскільки програми розвитку електромобільної галузі є в кожному обласному центрі, великих міста України, особливої уваги заслуговує програма столиці, яка враховує міжнародний досвід, й, кожного року змінюється відповідно до потреб власників екомобілів.

Ключові слова: соціально-економічні засади, нормативно-правовий акт, законодавче регулювання, автомобільна інфраструктура, сталий розвиток, транспортна система, транзитні можливості.

Marasin O.V. Socio-economic foundations for the development of Ukrainian road infrastructure with regard to the country's transit capabilities.

The article analyses the main principles and problems of socio-economic development and legal regulation of the automotive infrastructure of Ukraine. The main directions determined by the state to ensure the development of road infrastructure and increase transit opportunities are presented. Some achievements in improving the transport infrastructure in the pre-war period are considered. The author analyses the legal and regulatory framework for the development of road infrastructure. The author examines the legislation and the National Transport Strategy on the development of road infrastructure, expansion of transit opportunities, improvement of the quality of logistics and transport services, satisfaction of social needs of the population, and improvement of the investment climate not only in the transport sector, but also in the agricultural, industrial and other areas of the business environment. It is also noted that the war has had a significant impact on the development of Ukraine's road infrastructure and transit capabilities, and therefore it is of particular importance to quickly and effectively address the challenges, problems and tasks facing the state to ensure European integration, develop the logistics services market, fill budgets at all levels, and meet the social needs of the population.

The author concludes that the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 needs to be further improved in the direction of establishing specific procedures, grounds, procedure

and timing for reforming the electric vehicle infrastructure, given the growing number of eco-vehicle owners every year, despite the martial law.

Therefore, based on the analysis of legal acts, as well as current legislation, government programmes, and statistical data from official government bodies, the author draws conclusions about the urgent need to prepare a separate document at the state level on the development of the electric vehicle sector. To ensure the effectiveness of such a document, it is proposed to take as a basis the experience gained locally, since there are programmes for the development of the electric vehicle industry in every regional centre and major city of Ukraine, with special attention being paid to the programme of the capital, which takes into account international experience and changes every year in accordance with the needs of eco-mobility owners.

Key words: socio-economic foundations, regulatory act, legislative regulation, automotive infrastructure, sustainable development, transport system, transit opportunities.

Постановка проблеми. Необхідними умовами для соціального та економічного розвитку будь-якої держави є побудова ефективної, розвиненої, доступної транспортної інфраструктури в цілому та електротранспорту, зокрема.

У цьому зв'язку звернемо увагу на програми стимулювання розвитку електротранспорту в Україні, зміст пояснювальних записок до законодавчих ініціатив. В цих документах прослідковується спільна мета, а саме, повна зміна в Україні до 2030 всього міського громадського транспорту на електричний у тому числі зі створенням для цього відповідної інфраструктури.

Водночас для України розвиток автомобільної інфраструктури, у тому числі електротранспорту, неможливий без урахування транзитних можливостей країни та ефективного реформування з урахуванням сталого світового досвіду та правових норм Євросоюзу, зокрема, всієї правової та соціально-економічної системи транспортної галузі.

В Україні нормативно-правовими актами різного рівня визначено автомобільну інфраструктуру як складову транспортної галузі.

Наразі в Україні відсутній законодавчий акт, в якому були б об'єднані і систематизовані правові норми чинних законів у сфері транспорту [1, с. 44].

Таким чином, основні засади, що стосуються правового регулювання автомобільної інфраструктури, електромобілів містяться в різних законах та підзаконних нормативно-правових актах, програмах, що створює певні проблеми та незручності.

Наразі в Україні лише на місцевих рівнях наявні програми розвитку електрозарядної інфраструктури, фінансування яких здійснюється за рахунок коштів локальних бюджетів. Використання коштів з державного бюджету на вказаний напрямок не передбачалось й не передбачено.

На даний час основним документом розвитку транспорту є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р «Drive Ukraine 2030» [2] (далі – Стратегія), яка визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Вказаний документ передбачає: 1) від 50% – частка електрокарів у продажі автомобілів; 2) на 100% громадський транспорт електричний; 3) два заводи з виробництва електрокарів і батарей.

Зважаючи, що метою Стратегії є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, відповідно, широке використання та розширення виробництва електротранспорту, на нашу думку, буде одним із ключових елементів соціально-економічного розвитку країни.

Також важливо наголосити, що наявність затвердженого урядом плану заходів з реалізації Стратегії сприяла ефективній підтримці органами місцевого самоврядування популяризації електротранспорту шляхом прийняття локальних актів, спрямованих на стимулювання впровадження екологічного транспорту.

В той же ж час питання регулювання транспортної інфраструктури відображено і в міжнародних документах, ратифікованих у встановленому порядку Україною: Угоді про асоціацію, Рамковій конвенції ООН про зміну клімату, ратифікованій Законом України від 29 жовтня 1996 р. № 435/96-ВР, Паризькій угоді, ратифікованій Законом України від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII [3], резолюції Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 р. № 70/1 "Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року".

Виходячи із воєнного стану в Україні та активної політики держави в напрямку євроінтеграції, актуальною є також соціально-економічна, нормативно-правова проблематика розвитку автомобільної інфраструктури, у тому числі, електромобілів, з урахуванням всіх викликів сьогодення, незважаючи на великий транзитний потенціал нашої держави. Про подолання наслідків війни в

транспортній сфері йдеться в Державній стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 13 серпня 2024 р. № 940) [4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання засад для розвитку електромобільної інфраструктури в цілому та автомобільної, зокрема, впорядкування регуляторної бази та розширення мережі зарядних станцій неодноразово були предметом досліджень з метою забезпечення ефективного функціонування та напрацювання концепцій сталого розвитку галузі, що вбачається із праць В. Богомолрової, О. Дейнеки, В. Диканя, І. Дмитрієва, О. Євсєєвої, В. Ільчука, І. Зайцевої, О. Зоріної, Л. Калініченко, О. Кірдіної, О. Криворучко, В. Компанієць, М. Міщенко, Є. Малицької, О. Никифорок, В. Овчиннікової, Ю. Пашенка, Л. Позднякової, Є. Сича, І. Токмакової, В. Третяк, І. Чорнобровки, В. Шинкаренка, В. Яновської тощо.

В той же час, враховуючи виклики сьогодення, транзитні можливості України, приведення законодавства України у відповідність із європейським у рамках Євроінтеграції, необхідним є детальний та ґрунтовний аналіз соціально-економічних засад та нормативно-правового регулювання розвитку автомобільної інфраструктури України з напрацюванням швидких та ефективних механізмів розвитку галузі, підвищення її економічного потенціалу, напрацювання дієвих інвестиційних механізмів та складових у цій перспективній та важливій для всієї економіки галузі, а також спрямування її на вирішення важливих соціальних, в тому числі інклюзивних, проблем, серед іншого, створення національної мережі швидкісних зарядних станцій та станцій вздовж доріг міжнародного значення.

Мета статті полягає в аналізі і систематизації соціально-економічних та нормативно-правових засад розвитку автомобільного транспорту України для визначення основних проблем та шляхів їх подолання.

Виклад основного матеріалу. Автомобільний транспорт в Україні на даний час став одним із ключових у галузі як пасажирських, так і вантажних перевезень, враховуючи фактичну відсутність повітряного транспорту, знищення портової інфраструктури, блокування та небезпеки для морських перевезень. Саме тому розвиток електротранспорту – питання національної безпеки й енергонезалежності України.

Зіставивши статистичні дані офіційних органів державної влади, а також провідних автомобільних організацій слідує, що станом на 1 березня 2023 року в Україні зареєстровано 49 753 електромобілі. Реєстрації в Україні електромобілів (нових і старих) у січні 2024 року зросли у 2,8 раза порівняно з тим самим місяцем 2023 року – більш ніж до 3,5 тис. од., зокрема частка нових зросла до 24% із 23%.

Тож, від розвитку транспортної інфраструктури та послуг залежить розвиток логістичних послуг, належний рівень переміщення вантажів та пасажиропотоків, якісь життя громадян, продовольча безпека, економічне зростання промислової, аграрної та транспортної галузей економіки.

З цих причин транспорт, у тому числі, електромобільний, є однією з ключових сфер співпраці між ЄС та Україною, й відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію основною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС [7].

Верховною Радою України 12.04.2017 прийнято Закон України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Міський громадський транспорт в Україні») між Україною та Європейським інвестиційним банком», який передбачав залучення коштів в обсязі 200 млн євро на реалізацію до 14 травня 2023 року під проектів з розвитку міського пасажирського транспорту в містах України, а реалізація зазначеного проекту спрямовувалася на покращення якості надання населенню послуг з перевезення, забезпечення стабільного функціонування і подальшого розвитку міського пасажирського транспорту; покращення екологічного стану у містах.

До Проекту «Міський громадський транспорт України» було включено підпроекти 11 міст України: Києва, Харкова, Луцька, Одеси, Львова, Запоріжжя, Суми, Івано-Франківська, Миколаєва, Тернополя, Чернігова [5].

Станом на січень 2020 року Європейським інвестиційним банком погоджено виділення коштів на реалізацію 13 підпроектів міст Харкова, Львова, Чернігова, Сум, Києва, Луцька, Одеси, Тернополя та Запоріжжя в обсязі 176,2 млн євро. Також було Укладено 11 Угод про передачу коштів позики між Мінфіном, Мінінфраструктури, міськими радами та комунальними підприємствами обсягом 159,36 млн євро [5].

У цей же ж самий час державою було визначено основні соціально-економічні засади розвитку автомобільної інфраструктури України з урахуванням транзитних можливостей та їх суттєвого збільшення в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. [2].

Тобто, наведені ініціативи уряду щодо підтримки розвитку транспорту, зокрема, електромобілів шляхом надання різних пільг та створення програм, призвело до їх зростання серед українських водіїв, що робить використання електромобілів ще зручнішим та доступнішим.

З метою розвитку автомобільної інфраструктури Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року передбачено:

використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності;

використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, "зелених" видів транспорту, пріоритетність потреб охорони навколишнього природного середовища та збереження цінних природоохоронних територій під час розвитку транспортної інфраструктури;

забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах;

забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон;

впровадження сервісів електронного надання адміністративних послуг в транспортній галузі;

підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T);

забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів, а саме:

– забезпечення коротко-, середньо- та довгострокового планування розвитку автомобільних шляхів;

– введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі;

– розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (Закон України від 7 вересня 2005 р. № 2819-IV), та регламентів;

– впровадження довгострокових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів;

– створення конкурентного середовища та сприятливого бізнес-клімату на ринку надання транспортних послуг, зокрема розширення переліку послуг, що надаються підприємствами транспортної галузі;

– забезпечення створення рівних та прозорих умов (на ринку) надання транспортних послуг, а саме:

– прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС;

– забезпечення розвитку автомобільного транспорту, а саме:

– поступова лібералізація міжнародних автомобільних вантажних перевезень;

– запровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевізників з передбаченням, зокрема, вимог щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до законодавства ЄС;

– запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі;

– удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури;

– впровадження вимог Хартії Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень у системі багатосторонньої квоти Європейської Комісії Міністрів транспорту, прийнятої міністрами транспорту країн - членів Міжнародного транспортного форуму 28 травня 2015 р. у м. Лейпцигу;

– перехід до планового та стабільного фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг у середньо- та довгостроковій перспективі;

– удосконалення законодавства щодо вироблення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування;

- удосконалення законодавства та економічного механізму сприяння локалізації кращих інноваційних технологій будівництва транспортної інфраструктури, виробництва та оновлення рухомого складу на базі вітчизняних підприємств, зокрема стимулювання розвитку їх зовнішньоекономічної діяльності шляхом встановлення митних пільг;

- забезпечення ефективного використання коштів та запобігання корупції під час реалізації проектів розвитку транспортної галузі, а саме:

- впровадження довгострокового фінансового планування реалізації інфраструктурних проектів в транспортній галузі відповідно до стратегічних пріоритетів, строку реалізації та життєвого циклу об'єктів транспорту з пріоритизацією проектів, що пов'язані з мережею TEN-T;

- створення уніфікованої (єдиної) системи координації, планування, залучення та моніторингу міжнародної допомоги для ефективного розподілу інвестицій за пріоритетами розвитку транспортної галузі;

- надання права громадськості на здійснення контролю за якістю виконання робіт та цільовим використанням коштів;

- розроблення та впровадження механізму заохочення та компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти;

- розроблення механізму залучення та локалізації кращих світових технологій в транспортну галузь та галузь транспортного будівництва;

- забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проектів у транспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення Інноваційного фонду транспорту, та взаємозв'язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних планів та програм діяльності і розвитку: автомобільних доріг, автомобільного транспорту; цифрових транспортних коридорів та електронної логістики; оновлення міського транспорту з переважним переходом на електротранспорт;

- створення умов для впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників, а саме:

- стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) та інтелектуальних транспортних систем;

- підвищення пропускної спроможності дорожньої мережі шляхом впровадження інтелектуальних транспортних систем;

- впровадження систем автоматизованого контролю збереження вантажів під час транспортування всіма видами транспорту;

- удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;

- приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;

- запровадження стратегічного планування надання транспортних послуг в містах та прилеглих до міст територій як складової частини їх стратегічного планування розвитку, в тому числі з урахуванням забезпечення ефективного та зручного приміського сполучення між об'єктами транспорту (аеропорти, залізничні вокзали, морські та річкові порти, автовокзали тощо);

- виділення у містах окремих смуг руху для перевезення пасажирів [2].

Водночас, виходячи із державних програм розвитку транспортної інфраструктури, зокрема, для електромобілів, слід відзначити, що залишає бажати кращого в частині розширення мережі зарядних станцій та покращенні якості їх обслуговування та доступності для користувачів.

Вирішенням вказаного питання в Україні частково займаються організації, які сприяють розвитку інфраструктури для електромобілів. Наприклад, компанія Go To-U формує міжнародну партнерську платформу зарядних станцій для електромобілів і спеціальний додаток To-U, де користувачі бачать, чи доступна та чи інша станція, і можуть зарезервувати її на потрібний час. Платформа Go To-U складається із двох частин: мобільного додатка для кінцевого користувача й операційної системи, якою користується бізнес, щоб керувати цим процесом [15, с. 118].

Крім того, в рамках реалізації покращення автомобільної інфраструктури у березні 2020 року була ініційована Президентом України Володимиром Зеленським урядова програма «Велике будівництво».

Завдяки Національній програмі «Велике будівництво» станом на грудень 2021 року за два роки в Україні вдалося оновити й побудувати понад 14 тис. км автомобільних доріг, Укравтодор відновив понад 350 штучних споруд, загалом разом з місцевою владою відбудовано понад 600 мостів [6].

У рамках вказаної Програми на 2022 рік також планувалася модернізація міжнародних пунктів пропуску, з метою збільшення пропускнуої спроможності завдяки електронній черзі, а на подальшу розбудову й ремонт доріг було закладено понад 140 млрд грн. за рахунок залучення не лише коштів міжнародних організацій, а й бізнесу, планувалася реалізація першого концесійного автобану Краківець – Броди – Львів – Рівне, що мало дати додатковий поштовх для розвитку інфраструктури, туристичного й транзитного потенціалу України.

Також важливий і розвиток зручної інфраструктури, за допомогою якої власник електромобіля матиме змогу без проблем зарядити автомобіль. За даними маркетингового агентства IRS Group, у вересні 2020 р. в Україні налічувалося 8529 пунктів електрозарядних станцій. Протягом року їх кількість збільшилася більш ніж на половину [16].

Однак, з поширенням російської військової агресії на значну територію України у 2022 році велику кількість інфраструктурних проєктів у рамках Програми «Велике будівництво» не вдалося реалізувати, а значна частина автомобільної транспортної інфраструктури або була повністю знищена, або пошкоджена.

Вказане зумовлює необхідність коригування державних планів і програм з метою вирішення першочергових заходів та проблем, що виникають в сфері розвитку автомобільної інфраструктури, зокрема, електротранспорту.

Висновок. Підсумовуючи вище вказане, можна зробити висновок, що Україна чітко окреслила основні соціально-економічні та політико-правові засади розвитку автомобільної інфраструктури з урахуванням транзитних можливостей не лише на даний час, а й у майбутньому, незважаючи на виклики та проблеми, пов'язані з війною.

Однак, на жаль, війна та часткове знищення автомобільної інфраструктури призвели до того, що Україна стрімко втрачає свої позиції транзитера та стає неконкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг. Водночас недостатність обсягів та темпів розбудови автомобільної інфраструктури, її руйнування призводить до зростання вартості доставки товарів, зниження пасажиропотоків, що негативно позначається на економічних процесах та соціальному середовищі в державі.

Тривала відсутність належної та ефективної політики держави щодо розбудови транзитного потенціалу України, її широкої та доступної автомобільної інфраструктури призвела до неможливості належного розвитку галузі, достатньої інтеграції у світову та європейську логістичні системи, і як наслідок, до значних втрат на макро- та мікроекономічному рівнях.

Разом з тим, на сьогоднішній день, спостерігається певний прогрес у розвитку інфраструктури для зарядки електрокарів. З'являються нові зарядні станції, які дозволяють водіям електромобілів подорожувати більш комфортно та безперебійно. Аналіз ринку електромобілів, показав, що за останні три роки ринок має стійку динаміку зростання. В 2024 році українці частіше купували нові електромобілі в порівнянні з 2023 роком. Не зважаючи на відключення світла, у 20224 році, попит на електрокари зростає.

Тому найшвидша та повна реалізація Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, а також відновлення знищених та пошкоджених війною інфраструктурних об'єктів сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС, підвищенню якості надання транспортних послуг, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг, розширенню транзитних можливостей України, інноваційному розвитку транспортної галузі, залученню в Україну глобальних інвестиційних проєктів, а відтак і збільшенням надходжень до бюджетів усіх рівнів, збільшення кількості високооплачуваних робочих місць, розвиток туризму, вирішення інших соціальних питань та проблем.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Деркач Е.М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 15.10.2024).
3. Про ратифікацію Паризької угоди: Закон України від 14 липня 2016 року № 1469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 11.10.2024).
4. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 17.09.2024).
5. Інфраструктурні проєкти в галузях автомобільного та міського транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/potochni-infrastrukturni-proekti.html> (дата звернення: 12.08.2024).

6. Володимир Зеленський: За два роки в межах програми «Велике будівництво» оновлено й побудовано понад 40% основної мережі доріг України. URL: <https://www.president.gov.ua/news/volodimir-zelenskij-za-dva-roki-v-mezhah-programi-velike-bud-72245> (дата звернення: 09.10.2024).
7. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами – членами, з іншої сторони. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011/conv#n1435 (дата звернення: 12.07.2024).
8. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III. / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 15.07.2024).
9. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 11.11.2023).
10. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 січня 2018 р. № 34-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 23.01.2024).
11. Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення: постанова Кабінету Міністрів України від 30.січня 2019 року № 55. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-2019-%D0%BF> (дата звернення 26.06.2024).
12. Шиба О.А. Аналіз ринку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу. Актуальні питання менеджменту та маркетингу (м. Одеса, 17-18 березня 2017 р.). Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2017. С. 11–14.
13. Шиба О.А. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання. *Вісник Львівського університету*. Серія «Міжнародні відносини». 2016. № 39. С. 286–296.
14. Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення: постанова Кабінету Міністрів України від 30.січня 2019 року № 55. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-2019-%D0%BF> (дата звернення 26.05.2024).
15. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 11.09.2024).
16. Терлецька В.О. Сан і динаміка розвитку ринку автомобілів з електричним двигуном в Україні. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка"*. Серія "Проблеми економіки та управління". 2022. 2 (10). С. 112–122.
17. Розвиток інфраструктури для електромобілів. URL: <https://eu4business.org.ua/success-stories/developingthe-infrastructure-for-electric-cars>. (дата звернення 11.09.2024).